Deutscher Bundestag **Drucksache 15/1061**
15. Wahlperiode 27. 05. 2003

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Ausführungsgesetzes zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

A. Problem und Ziel

Das Abfallübereinkommen selbst enthält neben zahlreichen unmittelbar umsetzbaren Einzelregelungen auch Rahmenvorschriften, die innerstaatlich näherer Ausführungsbestimmungen bedürfen. Mit diesem Gesetzentwurf sollen diesbezüglich ergänzende Regelungen geschaffen werden, die für eine erfolgreiche und praxisgerechte Anwendung des mit dem Übereinkommen im Interesse des Umweltschutzes angestrebten, international abgestimmten Systems zur Behandlung der anfallenden Schiffsabfälle erforderlich sind.

B. Lösung

Auf der Grundlage der Verpflichtung aller Vertragsstaaten aus dem Übereinkommen, ein ausreichend dichtes Netz von Annahmestellen selbst einzurichten oder unter Berücksichtigung innerstaatlicher Zuständigkeiten einrichten zu lassen, wird für alle dem Übereinkommen unterfallenden Binnenwasserstraßen in Deutschland eine einheitliche Regelung getroffen in Bezug auf die Einrichtung von Annahmestellen für bestimmte Schiffsbetriebsabfälle (Häfen und befestigte Umschlagstellen), für Abfälle aus dem Ladungsbereich (Umschlagsanlagen) sowie für öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle (nähere Regelung durch die innerstaatliche Institution).

Zur weitergehenden Umsetzung bestimmter Ge- und Verbote aus dem Übereinkommen sowie zur Abwicklung der Finanzierung von Annahme und Entsorgung öl- und fetthaltiger Schiffsbetriebsabfälle wird der Bund zum Erlass entsprechender Rechtsverordnungen ermächtigt. Die den Vertragsstaaten obliegende Aufgabe, dafür Sorge zu tragen, dass die an der Schifffahrt und der Sammlung, Abgabe und Annahme der Schiffsabfälle Beteiligten die für sie in diesem Zusammenhang bestehenden Pflichten auch einhalten, wird durch die Festlegung eines bußgeldbewehrten Ordnungswidrigkeitenkatalogs umgesetzt.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Die dem Bund durch die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten entstehenden Personal- und Sachkosten (in im Voraus nicht bezifferbarer Höhe) werden aus den im Einzelplan 12 zur Verfügung stehenden Mitteln gedeckt. Andererseits stehen aber den Personal- und Sachkosten, die bei Bund oder Ländern durch die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach diesem Gesetz anfallen, insgesamt jeweils auch Einnahmen aus den in derartigen Verfahren auferlegten Geldbußen gegenüber. Von nennenswerten, dem Bund oder den Ländern hierbei verbleibenden Kosten ist deshalb insoweit nicht auszugehen.

Die den Ländern aus der Umsetzung des Übereinkommens entstehenden Ausgaben in Form von Verwaltungskosten der innerstaatlichen Institution werden von diesem Gesetz nicht berührt.

2. Vollzugsaufwand

Kein Vollzugsaufwand.

E. Sonstige Kosten

Den Hafenbetreibern erwachsen durch die Einrichtung und den Betrieb von eigenen Annahmestellen für sonstige Schiffsbetriebsabfälle oder durch einen anteiligen Kostenbeitrag im Rahmen eines durch Bedarfsplan festgelegten Netzes von Annahmestellen keine nennenswerten finanziellen Belastungen, zumal die Möglichkeit vorgesehen ist, diese Kosten oder anteiligen Beiträge der Schifffahrt über Hafengebühren oder anderweitig aufzuerlegen. Entsprechendes gilt für die Betreiber von Umschlagsanlagen, soweit sie eigene Annahmestellen für Abfälle aus dem Ladungsbereich bereithalten.

Durch die Einrichtung und den Betrieb von eigenen Annahmestellen für sonstige Schiffsbetriebsabfälle oder durch einen anteiligen Kostenbeitrag im Rahmen eines durch Bedarfsplan festgelegten Netzes von Annahmestellen entstehen für kleine und mittelständische Unternehmen keine oder nur geringe Kosten. Als Folge des Ausführungsgesetzes sind Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, den 27. Mai 2003

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Wolfgang Thierse
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

> Entwurf eines Ausführungsgesetzes zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Der Bundesrat hat in seiner 788. Sitzung am 23. Mai 2003 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen

[signature]

Entwurf eines Ausführungsgesetzes zu dem Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

(1) Die Betreiber von Häfen und gewerbsmäßig betriebenen, befestigten Umschlagstellen, die an den in Anlage 1 zum Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Schiffsabfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt genannten Wasserstraßen liegen, haben Annahmestellen für Hausmüll, Slops und übrigen Sonderabfall im Sinne von Artikel 8.01 Buchstabe b, d und e der Anwendungsbestimmung in Anlage 2 zum Übereinkommen einzurichten. Die Annahmestellen für Slops und übrigen Sonderabfall sind innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten des Übereinkommens einzurichten.

(2) Die Betreiber von Stammliegeplätzen für Fahrgastschiffe in dem genannten Geltungsbereich haben für die dort anlegenden Schiffe Annahmemöglichkeiten für Hausmüll bereitzustellen.

(3) Die Betreiber der in Artikel 8.02 Abs. 3 der Anwendungsbestimmung in Anlage 2 zum Übereinkommen näher bezeichneten Anlegestellen von bestimmten Kabinen- oder Fahrgastschiffen in dem genannten Geltungsbereich haben bis zu den in Artikel 9.01 Abs. 3 der Anwendungsbestimmung in Anlage 2 zum Übereinkommen genannten Zeitpunkten Annahmestellen für häusliches Abwasser einzurichten und zu betreiben oder hiermit geeignete Dritte zu beauftragen.

(4) Die Einrichtung und den Betrieb von Annahmestellen für öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle regelt die innerstaatliche Institution nach Artikel 9 des Übereinkommens.

(5) Die Betreiber von Umschlagsanlagen, die sich an den in Absatz 1 genannten Wasserstraßen oder in daran gelegenen Häfen befinden, haben Annahmestellen für Abfälle aus dem Ladungsbereich im Sinne von Artikel 1 Buchstabe f des Übereinkommens, die im Zusammenhang mit der Ladung an Bord der Schiffe anfallen und entsprechend Teil B der Anwendungsbestimmung in Anlage 2 zum Übereinkommen anzunehmen sind, innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten des Übereinkommens einzurichten und zu betreiben oder hiermit geeignete Dritte zu beauftragen oder jeweils den Fracht- oder Schiffsführern für Waschwasser eine vorhandene Annahmestelle im Sinne von Artikel 7.05 Abs. 3 der Anwendungsbestimmung in Anlage 2 zum Übereinkommen zuzuweisen.

(6) Die nach Absatz 1 verpflichteten Betreiber von Häfen und Umschlagstellen können hinsichtlich der Annahme von Slops und übrigem Sonderabfall Vereinbarungen über Art und Umfang der in einzelnen Häfen oder Umschlagstellen einzurichtenden Annahmestellen treffen.

(7) Die an entsprechenden Vereinbarungen nach Absatz 6 Beteiligten müssen einen Bedarfsplan aufstellen zur Festlegung eines für die betrieblichen Belange der Binnenschifffahrt ausreichend dichten Netzes von Annahmestellen in dem Wasserstraßenbereich, der durch die an der Vereinbarung insgesamt beteiligten Häfen und Umschlagstellen erfasst ist. Bei der Aufstellung des Bedarfsplans können das regional in bestimmten Wasserstraßenbereichen unterschiedliche Verkehrsaufkommen und die in den einzelnen Häfen und Umschlagstellen unterschiedlichen Anforderungen an die Annahmestellen, je nach Art und Menge der anfallenden Abfälle, berücksichtigt werden.

(8) Der Bedarfsplan hinsichtlich des Netzes von Annahmestellen bedarf der Genehmigung durch die jeweils zuständige Landesbehörde.

(9) Die an einer Vereinbarung nach Absatz 6 beteiligten, in einem genehmigten Bedarfsplan aber nicht als Annahmestelle aufgeführten Häfen und Umschlagstellen sind von der Verpflichtung nach Absatz 1 insofern befreit. In der Vereinbarung nach Absatz 6 kann auch geregelt werden, dass und in welcher anteiligen Höhe diese Häfen oder Umschlagstellen einen Beitrag zu den Kosten der im Bedarfsplan als Annahmestellen aufgeführten Häfen und Umschlagstellen zu leisten haben. Hierbei können die bei den einzelnen Beteiligten vorrangig anfallenden Abfallarten und -mengen sowie der mit Errichtung und Betrieb bestimmter Annahmestellen verbundene besondere Aufwand Berücksichtigung finden.

(10) Die weitere Entsorgung der den Annahmestellen im Geltungsbereich dieses Gesetzes nach den Vorschriften des Übereinkommens übergebenen Abfälle bestimmt sich nach dem hierfür geltenden Abfallrecht des Bundes und des für die jeweilige Annahmestelle zuständigen Landes.

§ 2

(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung

1. Einzelheiten zur Umsetzung der in Artikel 3 Abs. 1, Artikel 4 Abs. 3, Artikel 11, 12 und 13 des Übereinkommens sowie der in der Anwendungsbestimmung in Anlage 2 zum Übereinkommen enthaltenen Ge- und Verbote auf den Bundeswasserstraßen, in Häfen, an Umschlagsanlagen und auf sonstigen Binnenwasserstraßen,
2. Einzelheiten des einheitlichen Verfahrens zur Sammlung und Abgabe von Schiffsabfällen an den Annahmestellen und des Nachweises über die ordnungsgemäße Abgabe der Abfälle nach Artikel 4 Abs. 2 sowie der Anwendungsbestimmung in Anlage 2 zum Übereinkommen,
3. Einzelheiten zur Umsetzung des in Artikel 6 Abs. 1 des Übereinkommens enthaltenen Verfahrens der Finanzierung der Annahme und Entsorgung der öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle einschließlich der Sicherstellung der in Artikel 6 Abs. 4 des Übereinkommens genannten, den Schiffsführern und Bunkerstellen obliegenden Verpflichtungen sowie der Kontrolle der Gebüh-

renerhebung und der Kosten der Annahme sowie Entsorgung nach Artikel 3.03 Abs. 2 bis 4 der Anwendungsbestimmung in Anlage 2 zum Übereinkommen,

4. Einzelheiten der Finanzierung der Annahme und Entsorgung von sonstigen Schiffsbetriebsabfällen nach Artikel 7 des Übereinkommens

festzulegen sowie

5. Änderungen der Anlagen nach Artikel 19 Abs. 5 des Übereinkommens in Kraft zu setzen, die sich im Rahmen der Ziele des Übereinkommens halten.

(2) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 bedürfen des Einvernehmens mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 3, 4 und 5 auch mit dem Bundesministerium der Finanzen.

(3) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 1 und 2 bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates.

§ 3

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 1 Abs. 1 eine Annahmestelle nicht oder nicht rechtzeitig einrichtet,
2. entgegen § 1 Abs. 2 eine Annahmemöglichkeit nicht bereitstellt oder
3. entgegen § 1 Abs. 3 eine Annahmestelle nicht oder nicht rechtzeitig einrichtet oder nicht oder nicht rechtzeitig betreibt und einen Dritten nicht oder nicht rechtzeitig beauftragt.

(2) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen Artikel 3 Abs. 1 des Übereinkommens, auch in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 2 Abs. 1 Nr. 1, Schiffsabfälle oder Teile der Ladung in eine dort genannte Wasserstraße einbringt oder einleitet,
2. als Schiffsführer gegen eine Vorschrift der Anwendungsbestimmung in Anlage 2 zum Übereinkommen verstößt, indem er
   a) entgegen Artikel 2.02 Abs. 1 Satz 1 nicht sicherstellt, dass öl- oder fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle an Bord getrennt in dafür vorgesehenen Behältern oder Bilgenwasser in den Maschinenraumbilgen gesammelt werden,
   b) entgegen Artikel 2.02 Abs. 2 Buchstabe a, b oder c Satz 1 Behälter als Altölsammelbehälter verwendet, Abfälle an Bord verbrennt oder Reinigungsmittel in die Maschinenraumbilgen einbringt,
   c) entgegen Artikel 2.03 Abs. 1 Satz 1 das dort genannte Ölkontrollbuch nicht an Bord hat,
   d) entgegen Artikel 2.03 Abs. 1 Satz 3 das dort genannte Ölkontrollbuch nicht oder nicht mindestens sechs Monate aufbewahrt,
   e) entgegen Artikel 3.01 Abs. 3 die entsprechende Anzahl von Gebührenmarken nicht oder nicht rechtzeitig abgibt,
   f) entgegen Artikel 3.03 Abs. 1 Satz 3 eine Ausfertigung des Bezugsnachweises für Gasöl nicht oder nicht mindestens sechs Monate aufbewahrt,
   g) entgegen Artikel 6.03 Abs. 1 Satz 1 oder 2 die dort genannte Entladebescheinigung nicht an Bord hat oder nicht mindestens sechs Monate aufbewahrt,
   h) entgegen Artikel 6.03 Abs. 3, 4 oder 6 die Fahrt fortsetzt oder
   i) entgegen Artikel 9.03 Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 2 nicht sicherstellt, dass dort genannte Abfälle getrennt gesammelt und abgegeben werden, oder Abfälle an Bord verbrennt,
3. als Betreiber einer Annahmestelle entgegen Artikel 4 Abs. 3 des Übereinkommens, auch in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 2 Abs. 1 Nr. 1, Schiffsabfälle nicht annimmt,
4. als Betreiber einer Bunkerstelle gegen eine Vorschrift der Anwendungsbestimmung in Anlage 2 zum Übereinkommen verstößt, indem er
   a) entgegen Artikel 3.01 Abs. 4 die entsprechende Anzahl von Gebührenmarken nicht oder nicht rechtzeitig entwertet,
   b) entgegen Artikel 3.01 Abs. 5 eine Meldung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht oder
   c) entgegen Artikel 3.03 Abs. 1 Satz 1 den dort genannten Bezugsnachweis für Gasöl nicht oder nicht rechtzeitig ausfertigt,
5. als Befrachter oder nach Artikel 7.08 der Anwendungsbestimmung in Anlage 2 zum Übereinkommen Verpflichteter gegen eine Vorschrift der Anwendungsbestimmung in Anlage 2 zum Übereinkommen verstößt, indem er
   a) entgegen Artikel 7.03 Abs. 2 nicht dafür sorgt, dass das Fahrzeug beim Beladen frei von Umschlagsrückständen bleibt oder dennoch entstandene Umschlagsrückstände nach der Beladung beseitigt werden oder
   b) entgegen Artikel 7.04 Abs. 1 Satz 3 oder Abs. 2 nicht für den dort genannten Zustand des Ladetanks sorgt,
6. als Befrachter gegen eine Vorschrift der Anwendungsbestimmung in Anlage 2 zum Übereinkommen verstößt, indem er
   a) entgegen Artikel 7.05 Abs. 2 dem Frachtführer eine Annahmestelle für das Waschwasser nicht oder nicht rechtzeitig zuweist oder
   b) entgegen Artikel 7.09 eine Angabe nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht,
7. als Ladungsempfänger oder nach Artikel 7.08 der Anwendungsbestimmung in Anlage 2 zum Übereinkommen Verpflichteter gegen eine Vorschrift der Anwendungsbestimmung in Anlage 2 zum Übereinkommen verstößt, indem er
   a) entgegen Artikel 7.03 Abs. 3 Satz 1 oder 2 nicht dafür sorgt, dass das Fahrzeug beim Entladen frei von Umschlagsrückständen bleibt oder dennoch entstandene Umschlagsrückstände beseitigt werden,

b) entgegen Artikel 7.04 Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 2 nicht für den dort genannten Zustand des Laderaums sorgt oder

c) entgegen Artikel 7.04 Abs. 1 Satz 2 Restladungen oder Umschlagsrückstände nicht annimmt,

8. als Ladungsempfänger entgegen Artikel 7.05 Abs. 1 der Anwendungsbestimmung in Anlage 2 zum Übereinkommen das Waschwasser nicht annimmt und dem Schiffsführer eine Annahmestelle nicht zuweist oder

9. als Betreiber einer Umschlagsanlage entgegen Artikel 7.04 Abs. 1 Satz 7 der Anwendungsbestimmung in Anlage 2 zum Übereinkommen die Restladung nicht annimmt.

(3) Die Bußgeldvorschriften des Absatzes 2 Nr. 2, Nr. 6 Buchstabe a und Nr. 8 gelten auch in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 2 Abs. 1 Nr. 2.

(4) Die Bußgeldvorschriften des Absatzes 2 Nr. 4 gelten auch in Verbindung mit einer Rechtsverordnung nach § 2 Abs. 1 Nr. 3.

(5) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1, 2 Nr. 2 Buchstabe a, b und e, Nr. 3 und 4 Buchstabe a und c des Absatzes 3 Nr. 1 und des Absatzes 4 Nr. 1 mit einer Geldbuße bis zu fünftausend Euro, in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu tausend Euro geahndet werden.

(6) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist im Bereich der Bundeswasserstraßen die Wasser- und Schifffahrtsdirektion.

(7) Soweit auf Bundeswasserstraßen begangene Ordnungswidrigkeiten verfolgt werden, ist die Wasser- und Schifffahrtsdirektion örtlich zuständig, in deren Amtsbezirk die Ordnungswidrigkeit begangen worden ist. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann die Zuständigkeit nach Satz 1 durch Rechtsverordnung einer Wasser- und Schifffahrtsdirektion für den Bereich mehrerer Wasser- und Schifffahrtsdirektionen übertragen, soweit dies für eine sachdienliche Förderung oder schnellere Erledigung der Verfahren zweckmäßig ist. Ist die Ordnungswidrigkeit auf einem Gewässer zwischen zwei deutschen Ufern begangen, die zum Amtsbezirk verschiedener Verwaltungsbehörden gehören, so sind die Verwaltungsbehörden beider Ufer zuständig; § 39 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten gilt entsprechend.

§ 4

Dieses Gesetz tritt an dem Tag in Kraft, an dem das Übereinkommen vom 9. September 1996 über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt.

Begründung

Allgemeiner Teil

Der Erlass des Ausführungsgesetzes dient der innerstaatlichen Umsetzung des Abfallübereinkommens, insbesondere hinsichtlich der Bereiche, die im Übereinkommen nur als Rahmen enthalten sind, wie z. B. die Frage der Einrichtung eines ausreichenden Netzes von Annahmestellen für die unterschiedlichen Arten der Schiffsabfälle und der hierfür jeweils geltenden Kriterien und Zuständigkeiten sowie die Frage der von den Vertragsstaaten geforderten Sicherstellung der Umsetzung bzw. Einhaltung der im Übereinkommen und seiner Anlage 2 enthaltenen Ge- und Verbote.

Soweit über die schon weitreichenden Einzelregelungen des Übereinkommens und seiner Anwendungsbestimmung in Anlage 2 hinaus im Interesse der Gewährleistung einer innerstaatlich einheitlichen Anwendung der Verfahren bei Sammlung, Abgabe und Annahme der Schiffsabfälle nähere Einzelbestimmungen erforderlich erscheinen, ist eine Ermächtigung des Bundes zum Erlass entsprechender Rechtsverordnungen aufgenommen worden. Der Bund besitzt für diese Regelung auf dem Gebiet der Abfallbeseitigung die Gesetzgebungskompetenz nach Artikel 74 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 24 GG. Eine bundesgesetzliche Regelung ist im Sinne des Artikels 72 Abs. 2 GG insbesondere zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erforderlich, um Grauzonen und Missbräuche bei der Behandlung von Schiffsabfällen zu vermeiden, die entstehen könnten, wenn das international abgestimmte Abfallentsorgungs- und Finanzierungskonzept einschließlich der vorgesehenen Regelungen für die Kontrolle und den Nachweis der geordneten Abgabe von Schiffsabfällen in den einzelnen Bundesländern unterschiedlich gehandhabt wird. Insbesondere für die Entsorgung von überwachungsbedürftigem Sonderabfall haben die Länder unterschiedliche Regelungen z. B. hinsichtlich der landseitigen Andienungspflicht des Abfallbesitzers getroffen, die die Besonderheiten der Schifffahrt nicht ausreichend berücksichtigen.

Das Ausführungsgesetz begründet, abgesehen von etwaigen Kosten des Bundes aufgrund der Ahndung von Ordnungswidrigkeiten durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen, keine Haushaltsausgaben von Bund, Ländern und Gemeinden, die über die auf dem Übereinkommen selbst beruhenden Kostenbelastungen hinausgehen.

Demgegenüber erwachsen den Hafenbetreibern und den Betreibern befestigter Umschlagstellen, soweit sie aufgrund von § 1 des Ausführungsgesetzes zu Errichtung und Betrieb von Annahmestellen für sonstige Schiffsbetriebsabfälle oder zu einem entsprechend anteiligen Beitrag zu den Kosten der durch Bedarfsplan (nach § 1 Abs. 6 dieses Gesetzes) bestimmten nächstgelegenen Annahmestelle verpflichtet sind, zusätzliche Kosten. Diese können jedoch gemäß Artikel 7 Abs. 2 des Übereinkommens hinsichtlich Annahme und Entsorgung übrigen Sonderabfalls der Schifffahrt über Hafengebühren oder anderweitig auferlegt oder gemäß Artikel 7 Abs. 3 des Übereinkommens den Fahrgastschiffen auch hinsichtlich Hausmüll, häuslichem Abwasser und Klärschlamm gesondert angelastet werden. Aufgrund der Hafenpolizeiverordnungen einiger Bundesländer existieren für Hausmüll jedoch an zahlreichen Umschlagsanlagen bereits Abgabemöglichkeiten für die dort ladenden und löschenden Schiffe, so dass das Netz der Hausmüllannahmestellen nur zu ergänzen ist.

Ebenso können die Betreiber von Fahrgastschiffsanlegestellen, die nach § 1 Abs. 2 und 3 des Ausführungsgesetzes in Verbindung mit Artikel 8.02 der Anwendungsbestimmung des Übereinkommens unter den dort genannten Voraussetzungen Annahmestellen für Hausmüll und häusliche Abwässer einzurichten haben, gemäß Artikel 7 Abs. 3 des Übereinkommens die Kosten hierfür der Fahrgastschifffahrt gesondert anlasten. Größeren Aufwand könnte lediglich der Aufbau eines Netzes stationärer Annahmestellen für Abwasser erfordern. Auch aus diesem Grund wird es in der Praxis zu verstärktem Einsatz geeigneter mobiler Entsorgungseinrichtungen kommen, soweit nicht ohnehin die Entwicklung der Schiffstechnik zunehmend zum Einbau von Bordkläranlagen tendiert. Hausmüllannahmestellen sind an den Stammliegeplätzen der Fahrgastschiffe, die in der Regel von den Fahrgastschifffahrtsbetrieben entsprechend dem Bedarf und den Anforderungen an die Mülltrennung betrieben werden, regelmäßig bereits vorhanden.

Durch die Einrichtung und den Betrieb von eigenen Annahmestellen für sonstige Schiffsbetriebsabfälle oder durch einen anteiligen Kostenbeitrag im Rahmen eines durch Bedarfsplan festgelegten Netzes von Annahmestellen entstehen für kleine und mittelständische Unternehmen keine oder nur geringe Kosten. Als Folge des Ausführungsgesetzes sind Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau nicht zu erwarten.

Besonderer Teil

Zu § 1

An den dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen in Deutschland ist nach Artikel 4 des Übereinkommens ein Netz von Annahmestellen für Schiffsabfälle einzurichten und zu betreiben.

Soweit es sich hierbei um Annahmestellen für andere als öl- und fetthaltige Schiffsbetriebsabfälle handelt, werden durch Absatz 1 Satz 1 im Grundsatz alle an diesen Wasserstraßen gelegenen Häfen und gewerbsmäßig betriebenen, befestigten Umschlagstellen zu deren Bereitstellung verpflichtet. Für die Belange der Binnenschifffahrt reicht es im Einzelfall jedoch aus, wenn anstelle der Errichtung und des Betriebs einer eigenen Annahmestelle der Betreiber eines Hafens oder einer Umschlagstelle ersatzweise einen geeigneten Entsorgungsbetrieb mit der Annahme der dort von der Schifffahrt angedienten Abfälle beauftragt. Dies könnte z. B. geschehen durch die Aufstellung eines Müll- oder entsprechenden sonstigen Abfallcontainers im Hafenbereich und dessen regelmäßige Entsorgung oder durch die Vermittlung eines geeigneten mobilen Annahmedienstes für besondere Abfälle auf jeweilige Anforderung.

Hiervon unabhängig werden die Betreiber von Stammliegeplätzen für Fahrgastschiffe auf der Grundlage von Artikel 4

Abs. 1 des Übereinkommens in Absatz 2 verpflichtet, Annahmemöglichkeiten für Hausmüll sowie in Absatz 3 bei Liegeplätzen für Kabinen- und Fahrgastschiffe ab einer bestimmten Größe Annahmemöglichkeiten für häusliches Abwasser (bis 1. Januar 2005 bzw. 1. Januar 2010) selbst einzurichten und zu betreiben oder dies durch Beauftragung geeigneter Dritter umzusetzen (s. obige Ausführungen zu Absatz 1 Satz 1). Die Kosten für Annahme und Entsorgung dieser Abfälle können nach Artikel 7 Abs. 3 des Übereinkommens der Schifffahrt gesondert angelastet werden. Da es unverhältnismäßig wäre, die Einrichtung derartiger Annahmemöglichkeiten an allen Anlegestellen zu fordern, wird dies ausdrücklich nur für so genannte Stammliegeplätze und nicht jede kurz genutzte Anlegestelle vorgeschrieben. Für häusliches Abwasser ist eine solche Einschränkung bereits im Übereinkommen gemacht worden; Annahmestellen werden dort nur an bestimmten, als Stamm- oder Übernachtungsliegeplatz dienenden Anlegestellen gefordert (Artikel 8.02 Abs. 3 der Anwendungsbestimmung). Den Ländern bleibt es unbenommen, hierzu, falls für erforderlich erachtet, eine diesbezügliche Bedarfsplanregelung aufzustellen.

Soweit Fahrgastschiffe, gleich welcher Größe, über eine zugelassene Bordkläranlage zur Behandlung des häuslichen Abwassers verfügen, haben die Betreiber der Fahrgastschiffe gemäß Artikel 9.03 Abs. 3 der Anwendungsbestimmung selbst für eine ordnungsgemäße Abgabe des Klärschlamms zu sorgen.

Einrichtung und Betrieb von Annahmestellen für die öl- und fetthaltigen Schiffsbetriebsabfälle hat nach Absatz 4 die von den Ländern zu bestimmende innerstaatliche Institution zu regeln, die für die Organisation der einheitlichen Entsorgung nach Maßgabe der Anwendungsbestimmung des Übereinkommens verantwortlich ist. Vorgesehen hierfür ist der Bilgenentwässerungsverband mit Sitz in Duisburg, der bisher schon im deutschen Rheinstromgebiet sowie auf der Donau, dem Main-Donau-Kanal und auf der Saar im Interesse der Gewässerreinhaltung für Bilgenentwässerungen zuständig ist.

Nach Absatz 5 werden die mit dem Güterumschlag befassten Betreiber der Umschlagsanlagen wegen des engen betrieblichen und örtlichen Zusammenhangs mit den Be- und Entladevorgängen verpflichtet, für die auf den Schiffen möglicherweise anfallenden Abfälle aus dem Ladungsbereich im Sinne von Artikel 1 Buchstabe f des Übereinkommens, soweit sie keine den umgeschlagenen Gütern hinzuzufügende Restladung oder Umschlagsrückstände darstellen, geeignete Annahmestellen bis spätestens zu dem in Artikel 5.02 der Anwendungsbestimmung des Übereinkommens genannten Zeitpunkt (5 Jahre nach Inkrafttreten des Übereinkommens) selbst einzurichten oder aber durch Dritte (z. B. jederzeitige Verfügbarkeit eines mobilen Annahmedienstes) sicherzustellen. Dies betrifft insbesondere das nach einer Entladung des Schiffes und vor der Aufnahme neuen Ladegutes aufgrund erforderlicher vollständiger Reinigung der Laderäume und Ladetanks anfallende Waschwasser. Bei größeren, regelmäßig in Anspruch genommenen Umschlagsanlagen, z. B. im Hafenbereich, erscheint es im Interesse der Schifffahrt regelmäßig angezeigt, dass eine solche Annahmestelle in unmittelbarer Nähe des Umschlagsortes vorhanden ist. In Verbindung mit Artikel 7.05 der Anwendungsbestimmung des Übereinkommens kann der Betreiber einer Umschlagsanlage jedoch als Alternative zur eigenen Bereitstellung einer Annahmestelle für Waschwasser den jeweiligen Fracht- oder Schiffsführer auf eine anderweitig vorhandene Annahmestelle verweisen, sofern diese sich in geringer örtlicher Entfernung (ohne Notwendigkeit größerer Umwegfahrten) oder aber auf dem direkten Weg zur nächsten vom Schiff zu neuer Ladungsaufnahme angesteuerten Umschlagsanlage befindet.

Absatz 6 eröffnet für die nach Absatz 1 zur Errichtung und Betrieb von Annahmestellen grundsätzlich verpflichteten Häfen und gewerbsmäßig betriebenen, befestigten Umschlagstellen die Möglichkeit, sich durch vertragliche Vereinbarung im engeren regionalen Bereich oder auch überregional für einen größeren Wasserstraßenbereich auf ein „ausreichend dichtes Netz“ von einzelnen Annahmestellen zu verständigen, wie im Übereinkommen als ein für die Schifffahrt genügendes Angebot festgelegt. Im Hinblick auf den tatsächlichen Entsorgungsbedarf der gewerblichen Binnenschifffahrt erscheint es, abgesehen von der für notwendig erachteten Bereitstellung von Annahmemöglichkeiten für Hausmüll in allen Häfen und befestigten Umschlagstellen, nicht erforderlich, in jedem einzelnen Hafen eine Annahmestelle vorzuhalten. Insbesondere erschiene es unverhältnismäßig, jede vorhandene, für einen Güterumschlag geeignete befestigte Umschlagstelle einzubeziehen, die aber in der Praxis nur ganz vereinzelt zum Umschlag genutzt wird. Hier wäre z. B. ein Hinweis auf die – in Fahrtrichtung – nächstgelegene Annahmestelle als ausreichend im Sinne des von den Beteiligten zu vereinbarenden Annahmestellennetzes anzusehen. Dies betrifft insbesondere Annahmestellen für Slops und übrigen Sonderabfall (Artikel 8.01 Buchstabe d und e der Anwendungsbestimmung des Übereinkommens), die einerseits in deutlich geringeren Mengen als andere Schiffsabfälle anfallen und die andererseits besonders überwachungspflichtig sind.

Zur Festlegung der Häfen und Umschlagstellen, in denen eine solche Annahmestelle für sonstige Schiffsbetriebsabfälle jeweils von dem Betreiber selbst oder durch einen hierzu ausdrücklich beauftragten Dritten (z. B. Entsorgungsbetrieb) einzurichten und zu betreiben ist, muss ein entsprechender Bedarfsplan gemeinsam von allen an der Vereinbarung Beteiligten aufgestellt werden (Absatz 7). Dieser Bedarfsplan bedarf der Genehmigung durch die für alle an einer derartigen Vereinbarung beteiligten Häfen und Umschlagstellen jeweils zuständige Landesbehörde (Absatz 8).

Soweit ein an der Aufstellung eines Bedarfsplanes nach Absatz 7 beteiligter Hafen oder eine beteiligte Umschlagstelle keine eigene Annahmestelle für die von Absatz 6 erfassten sonstigen Schiffsbetriebsabfälle einrichten muss, kann im Rahmen der Vereinbarung des Bedarfsplans nach Absatz 9 Satz 2 von den Beteiligten geregelt werden, dass diese Häfen oder Umschlagstellen sich an den Kosten für Errichtung und Betrieb der im Netzplan für sie jeweils nächstgelegenen Annahmestelle sowie für die Entsorgung der dort angenommenen Abfälle zu beteiligen haben. Die jeweilige Höhe kann dabei unter Berücksichtigung der in Absatz 9 Satz 3 genannten Kriterien festgelegt werden.

Während sich die Sammlung, Abgabe und Annahme der Schiffsabfälle nach dem Übereinkommen einschließlich seiner in den Anwendungsbestimmungen enthaltenen Sonder-

regelungen und nach den auf § 2 dieses Gesetzes gestützten Rechtsverordnungen richtet, verdeutlicht Absatz 10, dass für die nachfolgende Phase der Entsorgung der von den Annahmestellen entgegengenommenen Abfälle das Abfallrecht des Bundes (z. B. Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz) und das Abfallrecht der Länder, d. h. des für die jeweilige Annahmestelle zuständigen Landes, maßgebend sind. Die Annahmestellen selbst bedürfen ihrerseits gegebenenfalls einer Zulassung nach Abfallrecht oder Immissionsschutzrecht.

Zu § 2

Die in Absatz 1 enthaltene Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, durch Rechtsverordnung zur innerstaatlichen Umsetzung des Übereinkommens erforderliche nähere Einzelheiten zu den dort genannten Vorschriften des Übereinkommens, seiner Anwendungsbestimmung und den darin enthaltenen Ge- und Verboten, Nachweisverfahren und Sorgfaltspflichten zu regeln, soll eine einheitliche Anwendung des Übereinkommens auf allen dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen im gesamten Bundesgebiet sicherstellen, d. h. gleichermaßen auf Bundeswasserstraßen, in Häfen und auf sonstigen Binnenwasserstraßen, unabhängig davon, ob hinsichtlich bestimmter Maßnahmen im Einzelfall die Schifffahrt, Annahmestellen, Umschlagsanlagen, Frachtführer, Befrachter oder Ladungsempfänger angesprochen sind.

Die in Absatz 1 Nr. 3 enthaltene Ermächtigung zur Regelung von Einzelheiten der Finanzierung betrifft nicht die Schaffung neuer eigener Gebührentatbestände. Diese sind im Übereinkommen und seiner Anwendungsbestimmung selbst enthalten und werden durch das Vertragsgesetz innerstaatlich unmittelbar verbindlich umgesetzt. Diese Ermächtigung bezieht sich vielmehr auf die Regelung der für die praktische Umsetzung der Finanzierungsregelung erforderlichen formalen oder organisatorischen Details, mit denen die konkrete Abwicklung, die Handhabbarkeit des Verfahrens und die Kontrolle seiner korrekten Einhaltung sichergestellt werden sollen.

Gleiches gilt für Absatz 1 Nr. 4. Soweit in diesem Zusammenhang neue Gebührentatbestände gegenüber der Schifffahrt für die Annahme und Entsorgung bestimmter, von Artikel 7 des Übereinkommens erfasster Schiffsbetriebsabfälle geschaffen werden sollen, etwa in Zusammenhang mit Hafengebühren oder durch gesonderte Anlastung, bleibt dies dem Landesrecht überlassen.

Absatz 1 Nr. 5 trägt den besonderen Änderungsverfahren für Anlagen nach Artikel 19 Abs. 5 des Übereinkommens Rechnung. Nach dieser Vorschrift muss innerhalb von sechs Monaten die Umsetzung in innerstaatliches Recht herbeigeführt werden, wenn die Bundesregierung von einer Ablehnung absehen will. Dies ist im vorgegebenen Fristrahmen nur im Wege einer Verordnung machbar.

Nach Absatz 3 ist die Zustimmung des Bundesrates vorgesehen für Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 3 und 4, die den Bereich der Organisation des Systems zur Finanzierung und Entsorgung öl- und fetthaltiger Schiffsbetriebsabfälle, die der innerstaatlichen Institution obliegt, sowie in besonderer Weise die Häfen betreffen. Die Zustimmung des Bundesrates ist für Rechtsverordnungen nach Abs. 1 Nr. 5 erforderlich, die verwaltungsmäßige oder technische Änderungen der Anlagen zum Übereinkommen nach Artikel 19 Abs. 5 betreffen. Nicht zustimmungsbedürftig sollen demgegenüber die Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 1 und 2 sein, die sich im Wesentlichen auf die unmittelbar an der Schifffahrt und der Transportabwicklung – überwiegend auf Bundeswasserstraßen – sowie an der Sammlung und Abgabe der Schiffsabfälle Beteiligten beziehen.

Zu § 3

Die Ordnungswidrigkeitenvorschriften in den Absätzen 1 und 2 hinsichtlich eines etwaigen Verstoßes gegen Bestimmungen dieses Gesetzes oder des Übereinkommens und seiner Anwendungsbestimmung, gegen eine Verordnung nach § 2 Abs. 1 oder gegen eine darauf gestützte vollziehbare Anordnung setzen die z. B. in Artikel 3 Abs. 2, Artikel 4 Abs. 4 oder Artikel 6 Abs. 4 des Übereinkommens enthaltene Verpflichtung der Vertragsstaaten um, für eine Einhaltung der Ge- und Verbote und sonstigen Verpflichtungen aus dem Übereinkommen Sorge zu tragen bzw. dies sicherzustellen.

In den Absätzen 6 und 7 bedurfte es als Sonderfall nur einer Zuständigkeitsregelung für die auf Bundesebene zur Ahndung von Verstößen sachlich zuständige Wasser- und Schifffahrtsdirektion. Im Übrigen verbleibt es bei der in § 36 Abs. 1 Nr. 2a des Ordnungswidrigkeitengesetzes enthaltenen generellen Zuweisung der sachlichen Zuständigkeit an die fachlich zuständige Oberste Landesbehörde.

Zu § 4

Die Verpflichtungen, Ermächtigungen und Ordnungswidrigkeitenvorschriften des Ausführungsgesetzes sind inhaltlich mit dem Abfallübereinkommen verknüpft und müssen deshalb zeitgleich mit diesem in Kraft treten.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333